

KLASSISCHER TWIN - SPORTLER

Moto Guzzi V11 Scura

Limitierte Sonderserien sind derzeit schwer in Mode. Besonders unsere italienischen Freunde lieben die Etiketten mit exklusiver Editionsanzahl im dreistelligen Bereich. Wichtig an Nummer 137 aus der Scura-Edition ist für uns das komplett mit noblen Öhlins-Elementen bestückte Fahrwerk. Und auch der derb berippte V-Twin verspricht vergnügliche Stunden

TEXT: JO SOPPA FOTOS: KAI-UWE WIDDECKE, SOPPA



Die kleine Cockpitverkleidung bringt guten Windschutz im Brustbereich. Bei der Heckansicht stechen die asymmetrisch montierten Endschalldämpfer unangenehm ins Auge

Handgriff Nummer 1: Das italienische Wörterbuch „Scura“ bedeutet soviel wie die Finstere, Dunkle. Das konnte man sich angesichts der gedeckten Farbwahl fast denken. Bleibt anzu-merken, dass hinter dem Namen hoffentlich kein düsteres Omen seine böartigen Klingen wetzt. Denn die Zukunft der italienischen Traditionsmarke ist auch nach Übernahme durch den Aprilia-Konzern noch nicht in

trockenen Tüchern. Diesmal segelt das Stammhaus selbst im harten Wind der Finanzmärkte. Geld für wichtige Investitionen ist knapp. Man wird sehen.

Sehen lassen kann sich auf alle Fälle, wie die Aprilianer bislang den maladen Adler aus Mandello del Lario wieder auf die Stange gesetzt haben. Die Akuratesse im Detail hat gewonnen, erfreut erblickt das Auge im Kabelbaum hochwertige AMP-Steckverbindungen, und die Oberflächen der ehemals an einen schrumpeligen Hartung-Helm erinnernden Kunststoffteile sind nun ebenmäßig wie mit 600er Schmirgel einglättet.

Was die Vermarktung der ehrwürdigen Moto Guzzi-Maschinen angeht, haben die Aprilia-Strategen offenbar einen tiefen Seitenblick in Richtung Harley-Davidson riskiert. Getreu dem Motto: Man nehme ein Grundmodell und stricke möglichst viele Abwandlungen daraus, griffen die Guzzi-Macher zur 1999 vorgestellten V11



Gesicht in der Menge. Der V-Twin mit seiner imposanten Architektur prägt den Guzzi-Auftritt. Beim Scura-Sondermodell verwöhnen zudem „guldene“ Öhlins-Bauteile die Sinne der Technik-Gourmets. Im Stand und in Fahrt

TEST



Die hecklastige Auslegung der V11 macht das Motorrad trotz 245 kg ungemein handlich. Aber auch bei hohem Tempo anfällig für Storeinflüsse



Schwarz und weiß. Zeitlos elegantes, mit Kohlefaser eingerahmtes Cockpit. Kontrollleuchtenkonsole gut im Blickfeld platziert

Sport und vervielfältigten das Grundmuster gemäß den fein nivellierten Geschmäckern der erlauchten Guzzi-Kundschaft. So gibt es neben der Basis-Version „Sport Naked“ (11 190 Euro) die halbverschaltete „Le Mans“ (11 620 Euro), die historisch angehauchte „Tenni“ (11 990 Euro), das Jubiläums-Sondermodell „Rosso Mandello“ (12 015 Euro) und eben die hier zu bestaunende „Scura“. Das 12 750 Euro teure Top-Gerät der Riege.

Für runde 1500 Euro Preis-aufschlag zum Basismodell darf der Käufer die in einschlägigen Tech-Gourmetkreisen heiß begehrte Öhlins-Garnitur ab Ladentheke auskosten. Oben drauf gibt's als Sahnehäubchen noch ein paar edel in der Sonne funkelnde Kohlefaser-Bauteile. Wobei man sich durchaus die ketzerische Frage erlauben darf, ob ein federleichtes Kohlefaserteil als reine Abdeckung, etwa für den Anlassermotor, nicht eine reich-



Der offen laufende Wellentrieb will gepflegt sein. Schmiernippel in Reifennähe mahnen zum überlegten Umgang mit der Fettpresse

lich paradoxe Angelegenheit ist. Weglassen wäre noch leichter – und vor allem billiger.

Weil eine richtige Moto Guzzi auch und besonders durch ihre Widersprüche interessant wird, soll uns die Kohlefaser nicht weiter tangieren. Tatsache ist, dass dieses Motorrad ein Fahrerlebnis bietet, für das es am Markt keinen Ersatz gibt. Das behaupten zwar andere Hersteller von ihren Produkten aus. Aber wenn Bier nicht gleich Bier ist, dann

die Guzzi gewissermaßen der Rotwein unter den Bieren. Herb, fruchtig und mit langem Nachhall.

Wobei man sich die Geschmacksfrage wie immer selbst beantworten muss. Für meinen Teil hat mir die Scura seit langer Zeit wieder ein rundum befriedigendes Fahrerlebnis verschafft. Liegt's am so ungemein prickelnd-pulsierenden Guzzi-Twin, dem nur notorische Besserwisser seine betagte Stoßstangen-Konstruktion als

Makel vorwerfen? Sicher, auch. Der Guzzi-Twin ist ein wahres Motor-Monument, auch wenn der mattschwarze Strukturlack den Block sehr unsichtbar macht.

Spürbar ist dafür der ein wenig unharmonische Drehmomentverlauf. Im dunkel bollernden Drehzahlkeller steigt der Twin zwar sehr eifrig ein und bietet druckvollen Anfahrpunch. Ganz wichtig: Das typische Guzzi-um-die-Ecke-Schnuffeln bei 1500/min kann auch der Scura-Motor zur Erheiterung der Besatzung aus den Räderwerk schütteln. Oben raus gibt sich der Motor als sportlich-gereifter Klassiker, mit dem man es auch mal ganz anständig brennen lassen kann.

Schenken wir uns aber an dieser Stelle das Abhaken der üblichen Testaussagen. Die können Sie viel besser in unserem Bewertungskasten auf Seite 111 nachlesen. Fragen wir lieber, wie sich Öhlins und Guzzi vertragen. Denn als kostenbewusster Interessent könnte man ja sehr wohl den Standpunkt vertreten, gute

1500 Euro auf dem Konto zu lassen, um sich an der günstigeren V11-Standard-Version schadlos zu halten.

Zunächst fällt beim Aufsitzen die straffe Grundabstimmung der Scura auf. Das Motorrad federt kaum ein, und im Geiste sieht man sich schon über der ersten Bodenwelle einen halben Meter aus dem Sattel der Guzzi katapultiert. Doch schon nach dem ersten Kanaldeckel sagt man leise erstaunt „aha“, und mit



Zwei mal 320 Millimeter aus dem Hause Brembo haben die schwere Guzzi im Griff



Filigraner Schalthebel im Kontrast zu verblockter Schwingenlagerplatte. So muss ein getunter Traktor aussehen



F

S

E

F

TEST



Der gut ansprechende Öhlins-Lenkungs-dämpfer muss nur beim harten Bolzen auf holprigen Landstraßen ins Spiel gebracht werden. Jedem weiteren Kilometer wächst die Begeisterung an dieser scheinbar saugend mit dem Asphalt gekoppelten Radaufhängung. Rückmeldung heißt das Zauberwort des Öhlins-Fahrwerks. Offenbar verstehen es die Öhlins-Techniker, eine straffe Grunddämpfung für langsa



Begehrtes Zubehör serienmäßig: Kohlefaserschale auf dem Tank. Die Scura ist drei Kilogramm leichter als die Standard-V11 Sport



Sportliche Höckerschale für Zweipersonenbetrieb abnehmbar. Der Hinterbänkler lernt so ein weiteres dunkles Kapitel der Guzzi kennen. Rückmeldung eingedreht. Gleichzeitig wird das Gestell auch zum knipfelhart-unsensiblen Rüttelbock, wenn's über Bodenwellen geht.

Einen guten Vergleich brachte die neue Yamaha R1. Die konnte ich direkt im Anschluss an die Scura auf der selben Landstraße fahren. Die Radauf-

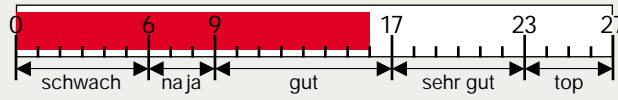
hängungen der wahrlich mit einem sehr ansprechenden Fahrwerk gesegneten R1 benehmen sich spürbar unruhiger. Bietet die Guzzi das Gefühl von annähernd konstantem Bodenanspressdruck, wirken die R1-Räder „zappellig“, was ganz klar von minimalen, nicht restlos ausgedämpften Überschwüngen beim Federn herrührt.

Die Frage, ob sich der Griff zur teuren Scura-Edition lohnt, beantwortet sich nach der ersten Fahrt. Wer das Öhlins-Fahrwerk kennen gelernt hat, wird sich nur noch mit leidendem Gesichtsausdruck in den Sattel der Standard-V11 Sport schwingen.

Fazit: Wer ein traditionelles Motorrad mit ausdrucksstarkem Motor sucht, dazu beim Kurvenswing über verzweigte Landstraßen viel Rückmeldung und satte Straßenlage wünscht, der sollte sich nach einer der rund hundert nach Deutschland importierten V11 Scura umsehen. Eine großartige Guzzi, und eine seltene oben-dre-in.



Moto Guzzi V 11 Sport Scura 16 Pluspunkte: gut



Nach langem Hoffen und Bangen ging anno 1999 die V11 Sport endlich in Serie. Eine gelungene Mischung aus Klassik und Moderne. Nach der Übernahme durch Aprilia im Herbst 2000 wurde die Vermarktungsmöglichkeiten der Guzzi auf Basis der bisherigen Technik optimiert. Ergebnis ist unter anderem das auf der V11 basierende Sondermodell „Scura“. Nur 600 Stück werden gebaut, etwa 100 davon kommen nach Deutschland.

Motor: Einspritzer. Manuelle Standgasanhebung für Kaltstart. Springt nach einigen Leerumdrehungen zwecks Systemcheck mit sonorem Klang an. Sofort gute Gasannahme. Hohes Anfahr-drehmoment. Guter Rundlauf ab Standlauf-drehzahl. Kultivierter Rundlauf auch im Schiebe-betrieb. Kleine Drehmomenthänger bei 2500/min und 4000/min. Ab 5000/min spurstark und drohfrendig. Mechanisch bis auf leichtes Ventilklappen ruhiger Motorlauf. Angenehme, lastabhängige Puls-vibrationen. Gutes Lastwechselverhalten. Angenehmer Alltagsmotor. Olandkontrolle mit Peilstab.

Kupplung und Getriebe: Leichtgängige, tendenziell forsch greifende Trockenkupplung. Leichtgängiges und klar rasten des Sechsganggetriebe. Tolerierbare Schaltschläge. Harter Umkehrspielschlag bei Lastwechsel. Im Leerlauf deutliche Rasselgeräusche. Sportlich enge Stufung zwischen Gang 5 und 6.

Fahrwerk: Guter Geradeauslauf bis Topspeed. Reagiert auf Lenkaranreizen ab 150 km/h mit kurzem, aklin-

gendem Nachschwingen. Leicht einzulenken, angenehme neutrale Kurvenlage mit viel Rückmeldung. Stellt beim Bremsen nur schwach auf. Bei provokativen Lastwechseln unruhige Kurvenlage. Unter Last deutlich stur. Straffe Abstimmung mit dennoch gutem Schluckvermögen. Prima Landstraßenfahrwerk. Bereifung Bridgestone BT 20.

Komfort: Entspannt-sportliche Fahrhaltung mit guter

MO-Messwerte*
Preis: 12 750 Euro
Leistung: 91 PS (67 kW) bei 7800/min, maximales Drehmoment 94 Nm bei 6000/min
Gewicht vollgeladent: 245 kg davon 45,7 % vom Topspeed solo liegend 219 kg
Beschleunigung 0 bis 100 km/h: 3,7 s
Durchzug im letzten (6.) Gang von 60 bis 140 km/h: 10,8 s
Testverbrauch (Super): 6,5 l/100 km
* Fahrleistungen ermittelt mit Mototec-Messgerät

Technische Daten
Preis: 12 750 Euro
Leistung: 91 PS (67 kW) bei 7800/min, maximales Drehmoment 94 Nm bei 6000/min
Motor: Viertakt-Zweitzylin-der-V-Motor, Zylinderwinkel 90 Grad, Öhlins Upside down-Gabel, voll einstellbar, Federweg 120 mm, Hinten Stabfederschwinge mit voll einstellbarem Öhlins-Federbein, Federweg 120 mm, Bereifung vom 120/70ZR17, hinten 180/55ZR17, Vorn Degussa-Scheibenbremse, Ø 320 mm, hinten Scheibenbremse, Ø 282 mm, Radstand 1471 mm, Sitzhöhe 800 mm, Tankinhalt 22 Liter, zulässiges Gesamtgewicht 460 kg
Garantie und Service: Zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung, Kaskofond bei 1500 km, dann alle 10 000 km
Fixkosten: Steuer im Jahr 79,15 Euro, Versicherung Haftpflicht bei 100 % Beitragsrate 250 Euro (Zirkartart)

Einbindung ins Motorrad. Rastensbasis nicht zu breit, Tank sollte im Kniebereich drei Zentimeter weiter eingezogen sein. Cockpitschale bietet gute Windentlastung im Brustbereich.
Bremsen: Gutes Brembo-Material. Heiß gebremst steuert passabel. Aus hinten wirkungsvoll und gut dosierbar.
Fahrleistungen: Knappe 220 km/h sind für ein prähistorisches Eisen sehr passabel. Der Durchzug ist wegen der Drehmomentdurchdringung nicht ganz state of the art.

Verbrauch: Superbenzin. Der Guzzi-Twin animiert zu ruhiger Gangart. Dann kommt man mit guten fünf Litern 100 Kilometer weit. Bei lustbetonter Fahrweise werden's 6,5 Liter. Keine spezielle Abgasreinigung.
Ausstattung: Solide Grundkonstruktion mit streckenweise liebevollen Details. Top Öhlins-Fahrwerk, hochwertige AMP-Stecker, Kohlefaserlaminat, gutes Werkzeug. Typische Guzzi-Nachlässigkeiten wie Freilauf-Kardan, durchblasende Krümmerflansche und asymmetrisch angebrachte Endschalldämpfer trüben das Bild. Seitenstütze mit Zund-unterbrecher, durchschnittliches Fahrlicht.

Motorrad fürs Geld: Kein Sonderangebot, aber ein seltenes Stück mit hohem Unterhaltungswert. Und günstiger als eine nachträglich aufgerüstete Standard-Version.

